香港申诉专员公署

Office of The Ombudsman, Hong Kong



主动调查报告

Direct Investigation Report

闲置天桥和「断桥」的问题

The Issue of Idle Flyovers and “Bridges to nowhere”

报告完成日期：2020 年 3 月 3 日

Completion Date: 3 March 2020

报告公布尔日期：2020 年 3 月 5 日

Announcement Date: 5 March 2020

调查报告中文版，并附有中、英文摘要。

报告亦载于本署网页 www.ombudsman.hk。

报告的英文版稍后亦会上载。

This report is published in Chinese and supplemented by an Executive Summary in Chinese and English.

This report is also available on our website at www.ombudsman.hk.

English version of the report will be uploaded soon.

目录

报告摘要

章节		段落
1	*引言*	
	背景	**1.1 - 1.3**
	调查范围	**1.4**
	调查过程	**1.5 - 1.6**
2	*行车天桥和接驳口的规划和管理*	
	行车天桥的规划和设计	**2.1 - 2.3**
	预先建造行车天桥路段和接驳口	**2.4 - 2.7**
	行车天桥路段和接驳口的管理和保养	**2.8 - 2.10**
	行车天桥路段和接驳口的清洁和执管工作	**2.11 - 2.13**
3	*闲置行车天桥或接驳口的概况和个案审研*	
	闲置行车天桥或接驳口的概况	**3.1 - 3.3**
	个案审研	**3.4 - 3.25**
	未有发展计划的行车天桥路段或接驳口	**3.26**
	闲置行车天桥路段或接驳口作其他用途的可能性	**3.27 - 3.30**
4	*整体评论及建议*	
	整体评论	**4.1 - 4.16**
	总结	**4.17**
	本署的建议	**4.18**
	鸣谢	**4.19**

附件

关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

闲置天桥和「断桥」的问题
主动调查报告摘要

引言

政府在推行各项发展计划时，会根据小区、经济和民生等需要，制定土地用途及规划方案，包括兴建新的道路网络或改善现有道路，以配合发展而产生的交通需求。

2. 政府根据整体的道路网络规划及落实进程，在建造行车天桥时，或会预留接驳口作将来扩展道路网络之用，以减低将来推展道路扩建工程项目时对交通的影响。此外，有些发展计划会分阶段进行工程，而预先建造相连的行车天桥路段或接驳口，以便在进行下一阶段工程项目时，作接驳至新建路段之用。

3. 一般就道路工程（包括行车天桥）项目而言，运输署会就初步道路走线及交通方面的影响提供专业意见，而工务部门，例如路政署或土木工程拓展署（「土拓署」），则负责建造工程的技术事宜，并在立项后负责项目的详细设计及建造工程管理等事宜。

本署调查所得

4. 根据运输署、路政署和土拓署提供的资料，现时在 13 条位于不同地区的干路/道路上，有共 29 处闲置的行车天桥路段或接驳口，当中有路段早于 1981 年已建成。而所有事涉的天桥路段或接驳口均闲置逾 10 年，有部分更超过 30 年。有关该些天桥路段或接驳口的详情，请见**附件**。这情况难免令公众认为政府当局未有适切规划和积极推展相关路段的工程，以致该些行车天桥路段或接驳口未能得到充分利用。

5. 综合而言，本署认为政府在规划和推展道路工程（包括行车天桥路段或接驳口）时，有以下三项可改善之处：

（一） 设立机制定期检视各闲置天桥路段或接驳口的交通规划

6. 政府在建设道路时预先建造相连的行车天桥路段或接驳口，是为了配合将来发展交通网络的需要。负责将来道路延伸的主责部门理应定期检视该些闲置路段或接驳口的规划和发展情况，以免该些路段长时间被闲置忽略。惟当局现时并没有设立机制去定期审视该些闲置行车天桥路段或接驳口的发展情况。

7. 本署在是次调查中发现，有部分接驳口已经闲置超过30年（**附件**第11至13号的接驳口），该些接驳口的所在地区（如司徒拔道和大潭道）的交通非常繁忙，当区居民应该欢迎政府长远能够兴建替代道路，以纾缓交通挤塞。但却没有数据显示相关部门过往曾有定期检视该些接驳口的规划或最新情况。直至本署展开此主动调查后，运输署才表示会开始研究相关道路工程的必要性和推展时间，惟周边地区已经历数十年以上的变化与发展，现时可能已经错过利用该些接驳口以发展新道路的黄金时机。

8. 本署认为，政府应定期召开跨部门工作会议，按时审视该些闲置路段或接驳口的交通规划。若发现该些行车天桥路段或接驳口的规划与原先的规划已有所改变，便应及早研究其他可行方案，以免错失善用该些路段的机会。若有需要，主责部门亦应主动及尽早咨询当区区议会。

（二） 继续加强与地区持份者的沟通和及早提出改善方案

9. 政府在推展不同的道路工程项目时，不时会接获各持分者对工程提出的意见或反对。正如调查报告**第3章**所述的**个案**（一），土拓署和运输署早于2006年已将沙田区的T4号主干路项目刊宪，并于其后多次向沙田区议会交通及运输委员会阐释兴建T4号主干路的必要性。惟有关道路工程一直受到居民的强烈反对而未能成事，以致事涉行车天桥接驳口闲置至今。

10. 就该个案而言，本署留意到，居民所关注的，多着眼于T4号主干路对周边景观和楼价的影响，而忽略了兴建该干路对当区交通的重要性。事实上，市民对于发展交通基建项目需要的认知，或会较政府有所滞后。他们可能会在出现交通挤塞后，才正视发展新道路的必要性。若因部分人的实时关注和反对而暂缓或搁

置建造新的道路，待交通出现挤塞后才考虑再作推展，其时不仅错失建造道路的先机，亦将相关地区交通挤塞的问题延长十数载。

11. 本署认为，主责当局在推展新道路工程时，应继续加强向公众及相关区议会的游说和解释工作，尤其需强调该些拟建道路对当区交通的重要性，以及延误兴建新道路网络对当区所带来的后果和影响。此外，主责当局亦务须针对性地响应持分者的反对意见，及早提出修订或改善建议和方案，以寻求公众和区议会支持，尽快兴建新道路网络。

（三） 建立综合平台以发放各项道路工程的相关信息

12. 政府的道路工程计划繁多，而每宗工程所需的营造时间动辄十数年，其规划亦会因不同因素而需作出变更。然而，现时欠缺一个综合信息平台让公众可便捷地查阅所有拟建道路的工程规划、进度及现况等数据；倘若道路工程涉及多个不同的部门，公众更难以掌握应向哪个部门查询各项拟建道路之最新信息。

13. 本署认为，交通基建与市民生活息息相关。为了提高信息的透明度，政府应考虑建立一个综合的信息平台，让公众查阅全港各区拟建大型道路工程的相关信息及最新情况，以了解不同地区的道路工程规划和进度，并可透过此平台提出意见。在设立新平台后，当局亦应作出宣传，让市民知悉有关服务。

14. 本署期望，有关信息平台能够协助公众了解政府的大型道路工程规划方向和政策，特别是在置业时，可更清晰了解物业附近将会出现的基建设施，并减低日后政府当局推展相关工程时出现争拗的机会。

总结

15. 本署认为，那些闲置行车天桥路段或接驳口本身并没有造成太大问题，本署的关注点是，每一个接驳口背后代表的是一条规划中的道路。一个闲置数十年的接驳口，反映了一条规划经年的道路仍未能推展，甚至已经错失了推展的时机，对附近每天饱受交通挤塞之苦的居民而言，只能望「桥」兴叹。本署希望借着此次主动调查，让相关的政府部门重新正视一些已闲置多年的道路规划，

并密切留意该些工程的最新情况，加快推展工程的进度，以纾缓周边地区交通挤塞的情况。

建议

16. 基于以上所述，申诉专员向土拓署、路政署和运输署提出以下建议：

(1) 定期召开跨部门工作会议及检视各闲置天桥路段或接驳口的发展情况，并于有需要时咨询当区区议会；

(2) 继续加强与地区人士和区议会的游说工作，针对性响应持分者的反对意见（尤其是反对意见较大的计划），及早提出修订或改善建议和方案，以寻求公众支持推展相关的道路工程计划；以及

(3) 建立一个综合的信息平台，让公众查阅全港各区拟建道路的相关工程规划、进度和最新情况等信息，并作出宣传。

申诉专员公署
2020 年 3 月

Executive Summary
Direct Investigation Report

The Issue of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere"

Introduction

The Government's various development plans are invariably coupled with proposals on land use and planning drawn up to match the needs of the local community and the economy, as well as people's daily needs. Such proposals include the building of new road networks or improving existing roads to cater for the traffic demands arising from new developments.

2. In constructing a flyover, the overall road network planning and implementation progress would be taken into consideration. Stub ends may be reserved on the flyover to facilitate future expansion of the road network and to mitigate the impact on traffic brought about by the expansion works. In addition, where a development project is implemented in stages, adjacent sections of flyovers or stub ends for future extension may also be built in advance to enable connection with a new road during the next stage of the project.

3. Generally speaking, with respect to road works (including the construction of flyovers), the Transport Department ("TD") would provide expert opinion on initial road alignments and impact on traffic, while works departments such as the Highways Department ("HyD") or the Civil Engineering and Development Department ("CEDD") are responsible for the technical aspect of the construction. Once a construction proposal is confirmed, the works departments would take charge of its detailed design and the management of the construction.

Our Findings

4. According to the information provided by TD, HyD and CEDD, there are currently 29 idle flyover sections or stub ends on 13 distributors/roads in different districts, and one of them was completed in as early as 1981. All of those road sections and stub ends have been left idle for over ten years, with some over 30 years. Details of those flyover sections and stub ends are at **Annex**. This would give an impression

that the Government has not taken proactive steps in planning and developing those road sections, resulting in those flyover sections and stub ends being under-utilised.

5. In sum, we consider that there are three areas for improvement in the Government's planning and implementation of road works (including the construction of flyover sections and stub ends), as follows.

(I) Establish a Mechanism to Regularly Review the Traffic Planning for All Idle Flyover Sections and Stub Ends

6. Adjacent road sections or stub ends are built in advance during road construction for traffic networks development in future. The Government departments in charge of the future road expansion should regularly review the planning and development of idle road sections or stub ends to avoid them being idle for a long time. Nevertheless, the Government currently has no mechanism to regularly review the status and development of those idle flyover sections or stub ends.

7. In the course of this investigation, we discover that some stub ends (numbers 11 to 13 in **Annex**) have been idle for over 30 years while the traffic in their respective localities (such as Stubbs Road and Tai Tam Road) has become very busy. The local residents should welcome the construction of alternative roads in the long run to relieve the traffic congestion. Yet, the relevant departments have not conducted any regular reviews to assess the planning for and latest status of those stub ends. It was not until this Office has initiated this direct investigation that TD stated its intention to commence a study to examine the necessity and time schedule for implementing the relevant road development. Regrettably, the opportune time to construct new roads from the stub ends might have now been missed because of the changes and developments that the areas surrounding them have undergone over the past several decades.

8. Our view is that the Government should regularly convene joint-departmental meetings to review in a timely manner the traffic planning for idle flyover sections or stub ends. If a plan for a certain flyover section or stub end is changed, the Government should promptly explore other feasible options lest it would miss the best time to put the road section concerned to optimal use. Where warranted, the department in-charge should consult the local District Council ("DC").

(II) Continue to Strengthen Communication with Local Stakeholders and Put Forward Improvement Proposals Early

9. The Government often receives views or objections from different stakeholders when implementing various road work projects. Take **Case 1** (in **Chapter 3** of the investigation report) as an example. As early as 2006, CEDD and TD had already gazetted the construction of Trunk Road T4 ("T4") in Sha Tin, and then repeatedly expounded the necessity of its construction to the Traffic and Transport Committee under the Sha Tin District Council. Nevertheless, the T4 project is yet to materialise in the face of strong objections from the residents. To date, the stub ends concerned are still idling.

10. Regarding the above case, we notice that residents' concerns mainly focused on the impacts of T4 on the scenery of the surrounding areas and property prices. The importance of the trunk road to local traffic just went unheeded. In fact, the public may be slower than the Government in recognising the need for developing traffic infrastructure, and probably would not face squarely the necessity for constructing new roads until traffic congestion occurs. If construction of a new road is delayed or even shelved due to the concerns and objections raised by some people, pending reconsideration when traffic congestion occurs, then the best time for its construction may have been missed. Traffic congestion in the district concerned would only prolong for decades or longer.

11. This Office considers that when launching new road works, the department in-charge should step up its lobbying efforts and explain to the residents and the DC concerned, emphasising in particular the importance of the proposed road(s) to local traffic as well as the consequences and impacts of delaying construction of the new road network. Besides, the department in-charge should respond specifically to the objections raised by the stakeholders and make recommendations and proposals for improvement or revision promptly in order to gain the support of the residents and the DC for constructing the new road network as soon as possible.

(III) Set up an Integrated Platform for Dissemination of Information on All Road Works

12. The numerous road work projects being carried out by the Government often take more than ten years to complete and their planning may undergo modifications for different reasons. However, there lacks an integrated platform for the public to easily

check such information as the planning, progress and current status of all proposed road works. When a road works is a joint-department endeavour, it is even more difficult for the public to know which department they should turn to for the latest information.

13. Traffic infrastructure is closely related to our daily life. To enhance transparency of information, the Government should consider setting up an integrated information platform to facilitate public enquiry of the latest information and status of the various major road works proposed for different districts, so that the public can better understand the planning and progress of the proposed road works, and provide their views via the platform. The Government should also publicise the platform upon its setting up.

14. We hope that the information platform can enhance public understanding of the Government's planning direction and policies in respect of major road works. In particular, members of the public can understand the infrastructure to be built in the areas surrounding a property development when they make property purchase decisions. This can also reduce the risk of disputes when the Government implements the relevant road works in the future.

Final Remarks

15. We are of the view that those idle flyover sections or stub ends do not pose any major problem *per se*. Yet, a stub end left idle for decades means that a road that has undergone years of planning is still awaiting construction, and the best time for its construction might simply have been missed, while residents in the vicinity will continue to endure traffic congestion every day. We hope this direct investigation can remind relevant government departments to look seriously again at those road planning that have been put aside for years, monitor their latest progress and expedite their implementation in order to ease the traffic congestion in the surrounding areas.

Recommendations

16. In the light of the above, The Ombudsman makes the following recommendations to CEDD, HyD and TD:

(1) convene joint-departmental meetings regularly to review the development status of all idle flyover sections or stub ends. Where warranted, the local DCs should be consulted;

(2) step up its lobbying efforts with the local residents and the DCs concerned, respond specifically to the objections raised by stakeholders (in particular for those projects with stronger objections), and make recommendations and proposals for improvement or revision promptly in a bid to gain public support for constructing the new road network; and

(3) set up an integrated information platform to facilitate public enquiry of information on the planning, progress and latest status of the proposed road works in various districts, and to publicise the platform.

Office of The Ombudsman
March 2020

1

引言

背景

1.1 政府在推行各项发展计划时，会根据小区、经济和民生等需要，制定土地用途及规划方案，当中包括兴建新的道路网络、或改善现有道路，以配合发展而产生的交通需求。政府根据整体的道路网络规划及落实进程，在建造行车天桥时，或会预留接驳口作将来扩展道路网络之用，以减低将来推展道路扩建工程项目时对交通的影响。此外，有些发展计划会分阶段进行工程，而预先建造相连的行车天桥路段或接驳口，以便在进行下一阶段工程项目时，作接驳至新建路段之用。

1.2 然而，本署初步查讯发现，本港有不少已建成的行车天桥或接驳口一直闲置，部分更闲置逾30年仍未见有任何发展计划。这些已建成的「断桥」及接驳口被废弃或闲置多年，令人质疑有否浪费珍贵的道路资源，以及当中是否涉及有关部门规划和行政失当。

1.3 有见及此，申诉专员于2018年7月30日根据《申诉专员条例》第7(1)(a)(ii)条向土木工程拓展署（「土拓署」）、路政署和运输署展开主动调查，以审研该些部门就规划和建造行车天桥路段或接驳口的安排是否适切，以及可予改善之处。

调查范围

1.4 这项主动调查的审研范围包括：

- 相关部门就行车天桥路段或接驳口的规划和建造安排，以及管理是否适切；
- 闲置行车天桥或接驳口作其他用途的可能性；以及

- 可予改善之处。

调查过程

1.5 本署这项主动调查的工作包括：

- 审研相关部门就行车天桥预留接驳口的规划和管理机制及程序；
- 审研本港闲置行车天桥及接驳口的个案，以了解各个案的规划、现况和相关工程的推展情况；以及
- 实地视察。

1.6 2019年11月7日，本署将调查报告的初稿送交土拓署、路政署和运输署，请该些部门置评。应该三部门的要求，本署职员于12月17日与该三部门代表会面，聆听他们的意见。2020年1月10日，本署收到该三部门的综合书面回复。经考虑和适度纳入他们的意见后，本署于2020年3月3日完成这份报告。

2

行车天桥和接驳口的规划和管理

行车天桥的规划和设计

2.1 香港地少人多，而且交通繁忙。在研究落实已规划的道路网络时，政府当局会因应地区发展情况，对有关区域的交通作通盘评估，包括在不同时期作短、中及长期的交通需求研究，从而按需要推展相关的道路工程（包括行车天桥）项目，以订定项目的规模，以及与现有道路网络的接驳安排，并为配合未来道路网络发展作部署。负责推展工程项目的工务部门会在项目的规划阶段就相关评估及建议咨询有关政府部门，以制订项目的详细设计和施工安排。

2.2 就推展工务工程项目，相关政策局须首先确立项目的必要性并拟备工程界定书，说明拟议项目的推展理据及工程范围，并委托工务部门拟备技术可行性说明书。当技术可行性说明书获发展局批准后，有关项目便正式立项，纳入基本工程计划。一般就道路工程（包括行车天桥）项目而言，运输署会就初步道路走线及交通方面的影响提供专业意见，并协助相关政策局拟备工程界定书，而工务部门（例如路政署或土拓署）则负责拟备技术可行性说明书，并在立项后负责项目的详细设计及建造工程管理等事宜。

2.3 在进行行车天桥工程前，工务部门会就拟建行车天桥的走线、连接路、及附属道路设施等进行咨询，并根据《道路（工程、使用及补偿）条例》为工程及其施工范围刊宪。在工程完成后，工务部门亦会先征求相关部门（如运输署）的同意后，才开放给市民使用。

预先建造行车天桥路段和接驳口

2.4 政府在规划道路网络时，或会根据地区发展及交通规划的需要，在一些行车天桥预留接驳口，以便将来需要扩展时，可推展新的道路工程项目延伸该行车天桥。此外，为配合不同时期的交通需要和减少建造期间为交通带来的影响，工务部门会咨询相关部门（如运输署）的意见，考虑或需要分期推展个别行车天桥项目，并需要在某阶段的工程中预留天桥接驳口，以便进行下一阶段的工程并减低其建造成本。

2.5 路政署表示，上述在规划行车天桥工程时预留接驳口作将来道路网络发展之用的安排，是为了方便将来延伸高架道路时，不用拆卸或改动原有天桥的主要结构，尽量减低对原有天桥上行车的影响，以及确保将来建造新连接行车天桥的可行性。该署认为，有关安排属未雨绸缪，在外国多个城市在兴建交通基建时亦有类似的做法。至于将来政府是否确立推展新道路工程项目以延伸原有行车天桥，须视乎相关规划发展的需要，亦非由路政署负责决定。

2.6 土拓署和运输署均认为，预留行车天桥接驳口将有助减低将来开展天桥延伸工程时对交通的影响。若没有预留接驳口，或会令下一阶段工程变得复杂，延长建造时间和增加工程费用。土拓署补充，预留接驳口只是预先修建一段行车天桥，并会于建造主体天桥时一并进行。其工程量增加不多，对整体建造成本影响不大。

2.7 虽然如此，运输署强调，当工务部门提交运输基建设施方案时，该署会审阅相关的交通评估及数据，亦会审视不同时期的交通需求。若有关交通工程项目需预先建造行车路段或接驳口，工务部门亦需提交充份的数据和数据以支持其必要性。倘若没有足够的理据支持，运输署将不会同意拟建的行车路段或接驳口。

行车天桥路段和接驳口的管理和保养

2.8 运输署表示，当道路工程（包括预先建造的行车天桥路段或接驳口）完成后，相关道路会交予该署作交通及运输方面的管理。该署会负责监察道路的使用情况、行车流量及道路安全等事宜。如有需要，该署亦会联同其他相关部门，设计和实施局部道路改善工程和交通管理，以确保有效运用路面和促进道路安全。

2.9 至于道路维修和保养方面，一般会交由路政署负责。该署会就行车天桥（包括预先建造的接驳口）的路面和桥梁结构进行定期检查。就行车天桥的桥梁结构方面，路政署会安排下列四类不同频次的检查：

检查类别	检查范围
每六个月的定期检查	主要以目测方式对桥面设施、主结构及附属结构进行检查。
每两年的综合定期检查	主要透过近距离观察，对桥梁主体结构及附属构件进行检查，并会按需要进行详细测试（例如混凝土敲击测试）。
每十年的主要定期详细全面检查	针对使用超过30年的桥梁进行全面检查，包括移除桥梁的装饰面板或覆盖物，视察桥梁的隐蔽部分，以及进行详细测试，以评定桥梁的状况。
特别检查	若发现桥梁有特别问题，或受到严重事故（如火警或水浸）影响，便会进行特别检查，以确定桥梁的承载能力和结构状况。

2.10 此外，该署亦会视乎行车天桥的类别，安排不同频次的路面检查工作[1]。若发现路面有损坏情况，路政署会适时进行维修。除了一般巡查外，该署亦会每半年为各类道路进行详细检查，搜集相关的路面数据，以规划道路的全面维修工作（如重铺路面等）。

行车天桥路段和接驳口的清洁和执管工作

[1] 快速公路每天进行一次巡查；主干道路每星期进行一次巡查；其他道路则每一至三个月进行一次巡查。

2.11 路政署表示，一般行车天桥的环境卫生事宜，包括日常清扫、清理囤积垃圾和相关的执法工作，由相关的政府部门负责。至于属快速公路的行车天桥，其日常清洁工作则会由路政署的承办商负责。若该署接获举报或于巡查行车天桥时发现有违法情况，例如非法弃置建筑废物、非法占用土地或露宿者问题，该署会通知相关执法部门以作跟进。

2.12 根据记录，在 2015 年至 2019 年，路政署只接获三宗投诉，指西九龙走廊近钦州街的行车天桥之预留接驳口有非法弃置的建筑废物。该署在接获报告后已安排承办商清理。至于其他天桥接驳口的情况则大致良好。

2.13 路政署续指，在建造行车天桥时，已安装了道路标志和标记，指示驾驶人士正确使用已开放的路段。此外，该署亦有安装路边护栏（如混凝土路壆）围封预留的接驳口，以免车辆或公众误闯。

3

闲置行车天桥或接驳口的概况和个案审研

闲置行车天桥或接驳口的概况

3.1 根据运输署、路政署和土拓署所提供的资料，现时在 13 条位于不同地区的干道／道路上，有共 29 处闲置的行车天桥路段或接驳口，当中有路段早于 1981 年已建成。而所有事涉的天桥路段或接驳口均闲置逾 10 年，有部分更超过 30 年。有关该些天桥路段或接驳口的详情，请见**附件**。

3.2 正如**第 2 章**所述，事涉的天桥路段或接驳口主要是基于地区交通发展的需要，而在规划时预先建造，以便日后接驳新建或规划中的道路网络。虽然有部分路段或接驳口已有发展计划，但亦有不少地点因不同原因仍维持在规划阶段，而未有进一步和具体的发展时间表，以致它们一直被闲置。

3.3 在综合和审研各个行车天桥路段或接驳口的数据后，本署留意到，部分天桥路段或接驳口闲置至今的原因，主要是工程推展受地区反对和规划改变。本报告以下列三宗个案阐述相关情况。

个案审研

个案（一）：连接沙田 T4 号主干路的接驳口

背景

3.4 早于 1970 年代后期，政府于沙田区内规划 T4 号主干路（「T4」），西接青沙公路和城门隧道公路，东接沙田路，以提供一条由西九龙／荃湾往返马鞍山及西贡的连接道路。为了日后能接驳规划中的 T4，土拓署于兴建沙田路、城门隧道公路和青沙公路时，分别在该些公路预留共四处的接驳口。该些接驳口的详情见**表一**：

表一：连接沙田 T4 号主干路的预留接驳口

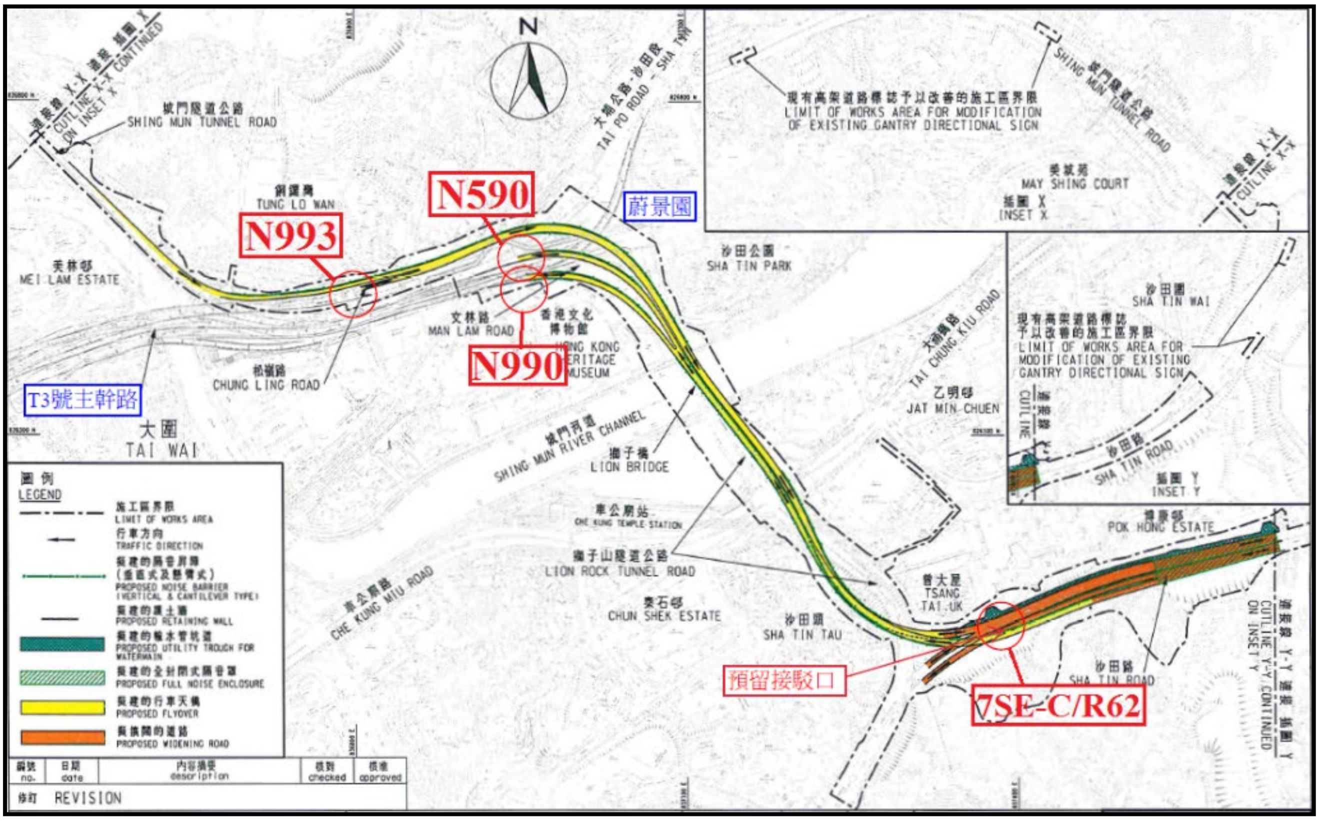
闲置天桥或接驳口的位置	路政署结构编号	负责建造的部门／机构	完成年份（被闲置的年期）
沙田路近曾大屋的预留路道接驳口	7SE-C/R62	拓展署[2]	1984 年（36 年）
城门隧道公路近蔚景园的预留天桥接驳口	N590	拓展署[2]	1990 年（30 年）
沙田青沙公路（即 T3 号主干路）的预留天桥接驳口	N990 及 N993	土拓署	2008 年（12 年）

3.5 有关上述接驳口的具体位置和情况，可参照**图一至三**：

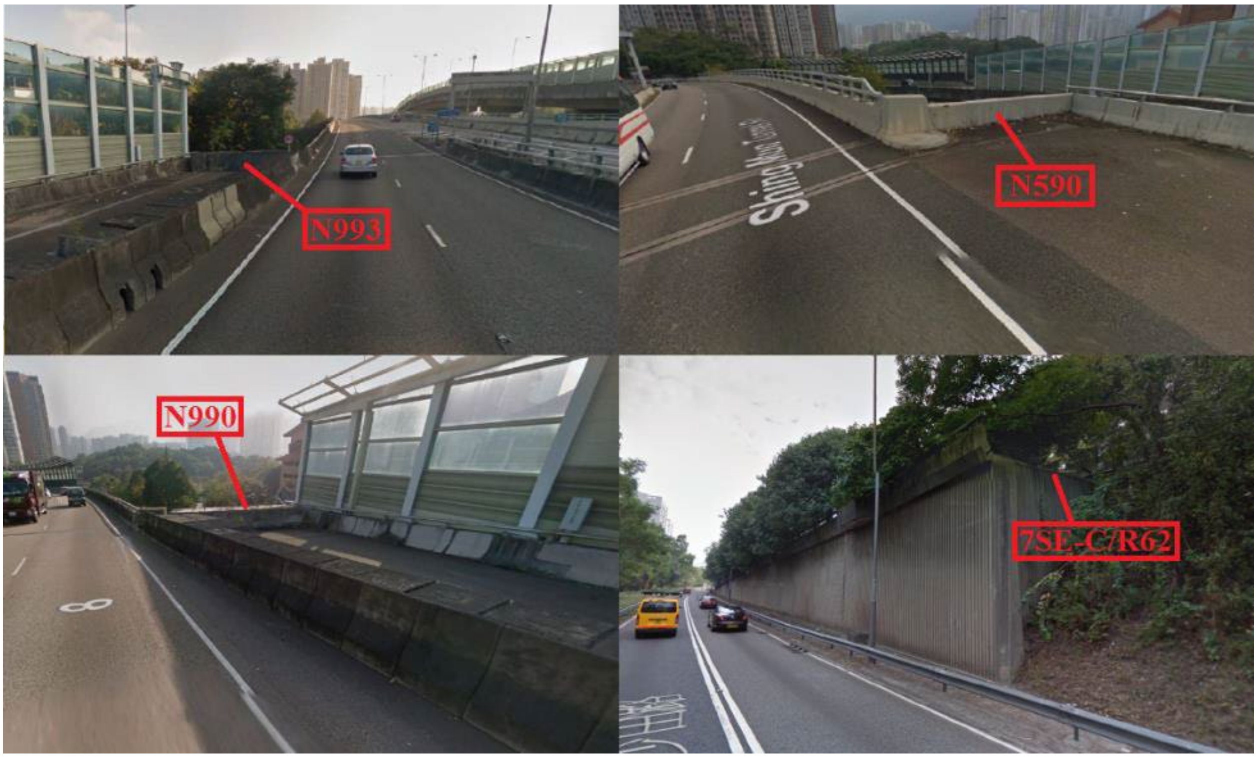
---

2 拓展署于 2004 年与土木工程署合并为土拓署。

图一：连接沙田 T4 号主干路的接驳口位置



图二：连接沙田 T4 号主干路的接驳口情况



图三：连接沙田 T4 号主干路的接驳口情况



工程的规划和推展过程

3.6 土拓署表示，沙田路、城门隧道公路和青沙公路都是沙田新市镇规划道路网络的一部分。该署在计划兴建该些公路时，已预计该些公路会成为区内主要道路，交通将会非常繁忙。若在兴建 T4 时才进行天桥接驳工程，届时将会造成严重及持续的交通挤塞，亦会增加工程的复杂性及建造成本。因此，该署在兴建该些公路时，一并预先建造事涉接驳口，以减低未来接驳 T4 工程时所带来的影响。

3.7 2006 年 10 月，土拓署将 T4 的工程计划刊宪。刊宪期间，该署接获约 800 份公众意见，主要关注工程的必要性、道路走线、土地征收、以及对环境、楼价和风水的影响。2007 年 5 月，沙田区议会交通及运输委员会(「沙田交委会」)通过动议要求政府搁置计划。就此，土拓署决定重新审视工程，并继续检视沙田区内的交通情况和检讨该工程的时间表。

3.8 2008 年年底及 2010 年年中，运输署分别就大埔公路(沙田段)及沙田区主要道路进行了交通评估。结果显示建造 T4 的需

要仍然存在。2009 年 3 月及 2011 年 2 月，土拓署与运输署分别将有关评估结果呈交沙田交委会讨论。然而，该委员会依然认为没有迫切性需要去兴建 T4，并建议相关部门再作研究，以及押后讨论有关项目。

3.9 土拓署强调，该署过去一直有积极推展建造 T4 的计划。对于有意见指政府当局没有说明正在规划兴建 T4，并批准在其走线附近兴建住宅项目，其后工程遭到居民强烈反对，以致错失建造 T4 的先机，土拓署并不同意。该署指出，根据相关住宅项目发展商在 2008 年向屋宇署提交的图则，T4 的走线位置已标示在项目图则内。而该项目的土地契约内亦有条文提及规划中的 T4 道路。换言之，该发展商在规划相关住宅项目时实已知悉 T4 的规划。屋宇署在批出该住宅项目时，亦曾咨询土拓署的意见。由于该住宅项目没有对 T4 的规划构成影响，故土拓署当时并没有提出反对意见。至于该发展商有否在其住宅项目的销售文件中提及 T4 的发展工程，土拓署则表示没有相关资料。

<u>最新发展</u>

3.10 考虑到 T4 计划遇到的问题，土拓署亦有检视其他方案以减轻大埔公路（沙田段）日后可能出现的交通挤塞情况。2011 年至 2018 年期间，该署开展了大埔公路（沙田段）扩阔工程的研究工作，并于 2018 年 7 月开展扩阔工程。2016 年 3 月，该署进行了沙田主要道路交通检讨研究，并检视了在完成上述大埔公路扩阔工程后建造 T4 的必要性及探讨优化方案。结果显示仍有建造 T4 的需要。

3.11 2018 年 1 月，土拓署在沙田交委会上汇报 T4 经优化后的最新走线及修订工程的计划（例如部分路段改以隧道形式兴建）。经考虑沙田区的交通情况，沙田交委会同意修订后的 T4 计划，并要求尽快展开工程。土拓署亦已于同年六月委托了工程顾问进行勘查研究。

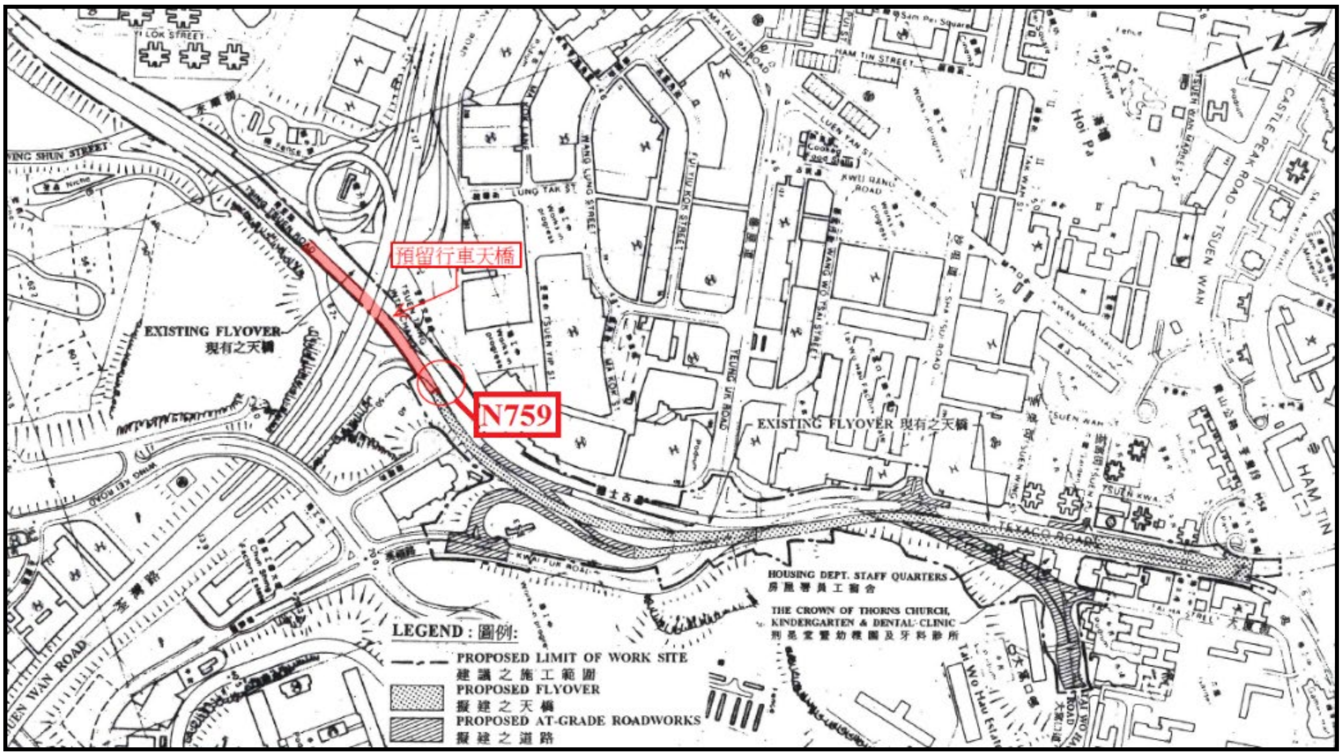
个案（二）：德士古道荃青交汇处的预留天桥路段

<u>背景</u>

3.12 1980 年代，政府就荃湾的交通运输进行研究，评估当时的德士古道及荃湾绕道（即现时的荃湾路）的交汇处（即现时的荃青交汇处）日后将不足应付荃湾新市镇及填海区发展所带来的交通需求。因此，政府当时制定三个阶段的改善工程，包括第一阶段扩阔德士古道天桥及相关道路（已于 1992 年完成）、第二阶段建造荃青交汇处（已于 1995 年完成）和第三阶段将青山公路（荃湾段）以南的德士古道天桥改为双程双线的分隔车道。而每个阶段均为独立项目，各自按发展需要立项。

3.13 土拓署表示，荃青交汇处一向是区内交通繁忙的地点。因此，前拓展署（**注 2**）在进行第二阶段工程时，预先在荃青交汇处青荃路最东北位置建造了一段约 300 米的天桥路段及接驳口（路政署结构编号：N759），以便日后在第三阶段工程接驳拟建的南行天桥时，可减低对交通构成的影响和工程成本。该路段于 1995 年完工后，已转交运输署管理和路政署保养。有关该路段的具体位置和情况，可参照**图四至五**：

<u>**图四：德士古道荃青交汇处的预留天桥路段位置**</u>



图五：德士古道荃青交汇处的预留天桥路段的情况



工程的规划和推展过程

3.14 1999年，前运输局经检讨荃湾区的交通流量变化后，认为在九号干线通车后，重型车辆会改行该干线，以致德士古道天桥的交通流量不会大幅增长。因此，该局决定搁置第三阶段的工程。前拓展署和运输署在2000年6月向葵青区议会交通及运输委员会(「葵青交委会」)，及前拓展署在2000年11月向荃湾区议会分别汇报有关决定。其后，荃湾区的填海计划因为《保护海港条例》而被取消，以致该区的交通流量增长较预期低。2002年9月，德士古道第三阶段工程从工务计划中被删除。

3.15 2010年至2014年期间，荃湾区议会交通及运输委员会及葵青交委会曾分别要求政府当局考虑扩建德士古道天桥，以及将该段预留的天桥路段连接德士古地道面，以疏导荃湾往青衣的交通和荃青交汇处的挤塞情况。然而，运输署指德士古道天桥仍能满足当区的交通需要，故无计划推行德士古道第三阶段工程。

3.16 2016年5月，荃湾交委会再次要求运输署兴建未完成的德士古道天桥。运输署表示，因应荃湾区内新发展项目相继落成，该署会收集区内最新的交通流量并进行评估。2016年7月，路政

署亦聘请了顾问就荃湾路和相关路口进行交通检讨。报告显示，荃青交汇处在未来数年将会出现交通挤塞的情况。

最新发展

3.17 2017 年第四季，路政署就荃湾路和相关路口的交通检讨和改善计划咨询了荃湾和葵青区议会。期间，有区议员要求将该预留的天桥路段连接德士古地道面，以纾缓荃青交汇处的交通。其后，运输署委托路政署就建议中的天桥连接工程展开研究工作。因此，路政署已将此预留天桥路段连接工程与荃湾路扩阔工程一并研究，而相关的勘测工作已于 2019 年 5 月展开。

个案（三）：大围车公庙路行车天桥的接驳口

背景

3.18 根据沙田新市镇的规划，政府预计在车公庙路提供一条行车天桥，横跨车公庙路／红梅谷路的回旋处，接驳青沙公路，以改善该路段的交通。

3.19 1997 年，路政署开展八号干线项目。土拓署则负责该项目其中的沙田岭隧道及连接道路工程。在该道路工程中，土拓署在大围车公庙路行车天桥（即青沙公路）名城对出路段预留接驳口（路政署结构编号：S7B 及 S7D），以连接规划中的车公庙路／红梅谷路行车天桥。该些接驳口于 2008 年完工时，已交予运输署管理和路政署保养。有关该接驳口的具体位置和情况，可参照**图六至七**：

图六：大围车公庙路行车天桥接驳口的位置



图七：大围车公庙路行车天桥接驳口的情况



工程的规划和推展过程

3.20 2008年5月，土拓署就车公庙路/红梅谷路行车天桥的工程计划咨询沙田交委会。然而，该委员会考虑到景观和环境问题，以及八号干线和T3主干路通车后，车公庙路回旋处的交通挤塞情况或会得以纾缓，故建议该署再作评估及暂时搁置有关工程。

3.21 因应沙田交委会的建议，土拓署重新审视相关路段的交通情况，并于2008年11月向该委员会提交文件。结果显示，车公庙路回旋处会于2016年后出现挤塞，故有必要进行改善工程。然而，沙田交委会对兴建天桥仍然有所保留，并通过建议该署进行中期改善措施，以改善回旋处的行车容量。

3.22 2016年3月，土拓署开展沙田主要道路交通检讨研究。评估结果显示，车公庙路回旋处有足够容量应付现时的交通量，故暂未有兴建天桥的需要。

3.23 土拓署表示，该署于2009年曾接获屋宇署的通知，指有私人发展商就该道路工程附近的住宅项目递交建筑图则以作审批，并征询土拓署的意见。土拓署认为，虽然有关图则并没有标示拟建的行车天桥，惟沙田交委会已反对相关工程，以致该计划当时没有明确的方案及推展时间表，加上该住宅项目亦不会对该天桥构成影响，故土拓署当时没有提出反对意见，亦没有要求屋宇署特别告知和提醒发展商有关拟建天桥的计划。

3.24 然而，土拓署强调，有关该工程的发展计划，曾在2007年10月按《环境影响评估条例》向公众人士展示。该文件亦有显示高架天桥的拟议走线。而该工程计划是在2008年5月被沙田交委会反对，主要是因为工程对附近环境和景观构成影响，有关住宅项目则是在2009年才递交图则予屋宇署审批。土拓署认为，沙田交委会反对有关工程计划与该私人发展住宅项目并无关系。

最新发展

3.25 2018年6月，土拓署开展了修订后T4计划的勘查研究。该署会在该研究中再评估车公庙路/红梅谷路行车天桥的需要，以检讨有关工程的推展计划和时间表。

未有发展计划的行车天桥路段或接驳口

3.26 除了上述三宗个案外，本署亦留意到，现时有部分天桥路段或接驳口仍未有具体的规划详情（见**附件**）。例如**附件**第 11 至 13 号的接驳口。该些接驳口均已建造超过 30 年。运输署表示，因为年代已久，该署并没有保存相关天桥接驳口工程的详细背景数据，但认为上述三个接驳口应为当年预留予接驳拟建道路之用。该署亦表示现时没有任何兴建道路连接该些接驳口的计划，但若将该些接驳口拆卸或改建，除涉及额外公帑外，工程期间亦会影响附近的交通运作，故现时不宜将它们拆卸。无论如何，运输署已于 2019 年年初展开研究，以检视第 11 和 12 号的接驳口用作扩阔其周边道路的必要性和推展时间，而第 13 号接驳口亦已纳入在另一项拟议的主要干道策略性研究内，再作跟进。

闲置行车天桥路段或接驳口作其他用途的可能性

3.27 此外，对于该些仍未有具体发展计划的闲置行车天桥或接驳口，本署亦曾向相关部门查询可否作其他用途。

3.28 运输署表示，随着各项发展的进程，原有的土地用途和规划方案均会受到不同程度的修订。部分已预留的道路路段或因此未能配合新的方案，而需要修订、取消或暂时停用。如修订后的规划确定有关行车天桥路段不会使用，相关部门和运输署会考虑修订或拆除该行车天桥。

3.29 该署续指，有关路段或接驳口位于高架的行车天桥上，与地面有一定的高度差距，亦没有行人路接驳，故限制了该些地点作其他用途的可能性。

3.30 路政署则表示，正主动研究在快速公路上行车天桥的预留接驳口及相应的桥面范围种植及护养植物，以进一步美化道路环境。该署强调，有关建议亦需要妥善考虑快速公路的实际交通环境和道路安全等因素。现时，一些预留接驳口的位置已进行绿化，例如附件第 11 项的司徒拔道近山村台的预留接驳口。

4

整体评论及建议

整体评论

4.1 政府在规划不同发展项目时，有需要因应周边的发展情况，兴建新的道路网络或改善现有道路，以配合新发展而产生的交通需求。有关道路网络往往会因应项目发展进度或实际需要而分阶段兴建。因此，本署认同，政府当局在兴建行车天桥或路段时，有需要预先建造或预留接驳口，以减低将来发展新道路网络的成本和对交通构成的影响。

4.2 根据各部门提供的资料，现时大部分的闲置行车天桥路段或接驳口，均是因应不同道路工程项目的发展需要而预先建造及预留的（见**附件**）。本署明白，道路基建工程的发展和营造非一蹴即就，而该些闲置路段亦没有对附近交通带来明显的影响或问题（见**上文第 2.12 段**）。此外，数据显示，相关部门亦有定期为该些闲置路段进行保养、维修和清洁（见**上文第 2.9 段**）。然而，该些天桥路段或接驳口均已建成逾十载，当中更有闲置超过 30 年仍未被使用或接驳到其他道路。

4.3 香港的交通挤塞问题严重，已是众所周知的事实。政府当局当初规划及预留天桥路段和接驳口，目的是为了连接未来兴建的新道路网络，以应付因城市持续发展而产生的交通需求。随着已规划的新道路因应城市发展需要而落实，相关的天桥路段和接驳口理应不会长期闲置。

4.4 可惜的是，当市民每日仍饱受交通挤塞的困扰时，某些预先建造的天桥路段和接驳口仍然闲置，部分甚至未有任何具体的发展计划。这情况难免令公众认为政府当局未有适切规划和积极推展相关路段的工程，以致该些行车天桥路段或接驳口未能得到充分利用，亦无助解决交通挤塞的问题。

4.5 综合而言，本署认为政府当局在规划和推展道路工程（包括行车天桥路段或接驳口）时，有以下三项可改善之处：

（一） 设立机制定期检视各闲置天桥路段或接驳口的交通规划

4.6 政府当局在建设道路时预先建造相连的行车天桥路段或接驳口，是为了配合将来发展交通网络的需要。负责将来道路延伸的主责部门理应定期检视该些闲置路段或接驳口的规划和发展情况，以免该些路段长时间被闲置忽略。惟当局现时并没有设立机制去定期审视该些闲置行车天桥路段或接驳口的相关规划及周边地区和连接道路的发展情况。

4.7 正如上文**第 3.26 段**所述，**附件**第 11 至 13 号的接驳口均已经闲置超过 30 年。现时该些接驳口的所在地区（如司徒拔道和大潭道）的交通亦很繁忙，不时出现交通挤塞的问题。当区居民应该欢迎政府当局长远能够兴建替代道路，以纾缓交通挤塞。然而，没有数据显示相关部门过往曾有定期检视该些接驳口的规划或最新情况。直至本署展开此主动调查后，运输署才表示会于 2019 年开始研究相关道路工程的必要性和推展时间。

4.8 事实上，上述接驳口的周边环境在过去 30 年来已经出现不同程度的变化和发展。即使政府当局现时有意在该些地区规划或兴建新的道路，恐怕亦会受制于周边环境的因素。负责考虑扩展道路需要的部门可能已经错过利用该些接驳口以发展新道路的黄金时机，最终或会一筹莫展，令该些接驳口沦为真正的「断桥」。这不但有违当初预留该些接驳口的原意，而被该些天桥路段或接驳口所占用的土地亦难以释放作其他用途，因而浪费珍贵的道路和土地资源。

4.9 道路基建发展往往需时十数载，而发展规划亦可能因种种因素而需作出改变。正因如此，本署认为，政府当局应定期召开跨部门工作会议，按时（例如每隔 3 至 5 年）审视该些闲置路段或接驳口的交通规划。若审视后发现该些行车天桥路段或接驳口的规划与原先的规划已有所改变，便应及早研究其他可行方案（例如改变走线），以免错失善用该些路段的机会。若有需要，主责部门亦应主动及尽早咨询当区区议会，集思广益，让公众共同探讨如何善用该些闲置路段或接驳口。

（二） 继续加强与地区持份者的沟通和及早提出改善方案

4.10 政府在推展不同的道路工程项目时，不时会接获各持分者对工程提出的意见或反对。正如调查报告**第3章**所述的**个案**（一），土拓署和运输署早于2006年已将T4项目刊宪，并于其后多次向沙田交委会阐释兴建T4的必要性，以及在不同时期就区内的交通进行评估，作为支持兴建T4的理据（见**上文第3.6至3.8段**）。虽然相关部门一直按机制尽力推展该项工程，惟有关道路工程一直受到居民的强烈反对而未能成事，以致事涉行车天桥接驳口闲置至今。

4.11 就上述个案而言，本署留意到，居民所关注的，多着眼于T4号主干路对周边景观和楼价的影响，而忽略了兴建T4对当区交通的重要性。事实上，市民对于发展交通基建项目需要的认知，或会较政府当局有所滞后。他们可能会在出现交通挤塞的问题后，才正视发展新道路的必要性。需知道，交通基建的规划和建造需时，而所涉及的是整个区份居民的利益。若因部分人的实时关注和反对而暂缓或搁置建造新的道路，待交通出现挤塞后才考虑再作推展，其时不仅错失建造道路的先机，亦无可避免地将相关地区交通挤塞的问题延长十数载。

4.12 本署认为，主责当局在推展新道路工程时，应继续加强向公众及相关区议会进行游说和解释的工作，尤其需强调该些拟建道路对当区交通的重要性，以及延误兴建新道路网络对当区所带来的后果和影响。此外，主责当局亦务须针对性地响应持分者的反对意见，及早提出修订或改善建议和方案，以寻求公众和区议会支持，尽快兴建新道路网络。正如**个案**（一），当土拓署向沙田交委会提交了T4的最新走线及修订工程的计划，以响应地区人士有关工程走线和景观的关注后，沙田交委会最终便同意展开相关工程（见**上文第3.11段**）。

（三） 建立综合平台以发放各项道路工程的相关信息

4.13 交通基建与市民生活息息相关。公众在考虑置业或选择居住地点时，其中一个重要的考虑便是该些地区的交通配套是否足够，或将来会否有其他道路扩展工程或规划等。政府的道路工程计划繁多，而每宗工程所需的营造时间动辄数年，其规划亦会因不同因素而需作出变更。然而，政府当局现时并未设有综合的信息平

台让公众可便捷地查阅所有拟建道路的工程规划、进度及现况等数据；倘若道路工程涉及多个不同的部门，公众更难以掌握应向哪个部门查询各项拟建道路之最新信息。

4.14 为了提高道路工程信息的透明度，本署认为，政府当局应考虑建立一个综合的信息平台，让公众查阅全港各区拟建大型道路工程的相关信息或最新情况。此举不但有助市民了解不同地区的道路工程规划和进度，亦可让市民透过此平台就道路工程规划提出意见，以便主责部门及早作出研究或考虑，令规划更能符合公众的需要和期望，从而令到将来推展相关工程时变得更为顺利。在设立新平台后，政府当局亦应作出宣传，务求让市民知悉有关服务，并于日后有需要时可作出查阅。

4.15 本署期望，有关信息平台能够协助公众了解政府的大型道路工程规划方向和政策，特别是在考虑购入物业时，可更清晰了解物业附近将会出现的基建设施，并减低日后政府当局推展相关工程时出现争拗的机会。

4.16 此外，香港的土地规划用途经常改变。本署认为，长远而言，除了将道路工程信息于综合信息平台列出外，政府亦应考虑要求其他政府部门（如地政总署或规划署等）加入其他周边的土地规划和具体用途（如打算兴建小区设施、学校或公园等），让市民可透过「一站式」的平台全面掌握新发展区域的整体规划。

总结

4.17 本署认为，那些闲置行车天桥路段或接驳口本身并没有造成太大问题，本署的关注点是，每一个接驳口背后代表的是一条规划中的道路。一个闲置数十年的接驳口，反映了一条规划经年的道路仍未能推展，甚至已经错失了推展的时机，对附近每天饱受交通挤塞之苦的居民而言，只能望「桥」兴叹。本署希望籍着此次主动调查，让相关的政府部门重新正视一些已闲置多年的道路规划。本署欣悉，现时大部分的闲置行车天桥路段或接驳口已有发展计划，或正由相关部门检视其规划。本署认为，各主责部门应该密切留意工程的最新情况，加快推展工程的进度，以纾缓周边地区交通挤塞的情况。

本署的建议

4.18 基于以上所述，申诉专员向土拓署、路政署和运输署提出以下建议：

(1) 定期召开跨部门工作会议及检视各闲置天桥路段或接驳口的发展情况，并于有需要时咨询当区区议会（见**上文第 4.9 段**）；

(2) 继续加强与地区人士和区议会的游说工作，针对性响应持分者的反对意见（尤其是反对意见较大的计划），及早提出修订或改善建议和方案，以寻求公众支持推展相关的道路工程计划（见**上文第 4.12 段**）；以及

(3) 建立一个综合的信息平台，让公众查阅全港各区拟建道路的相关工程规划、进度和最新情况等信息，并作出宣传。（见**上文第 4.14 段**）。

鸣谢

4.19 本署进行调查期间，土拓署、路政署和运输署全力配合，申诉专员谨此致谢。

申诉专员公署
档案编号：OMB/DI/426
2020 年 3 月

附件

附件

运输署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

编号	闲置天桥或天桥接驳口的位置	负责建造的部门／机构	完成年份（被闲置的年期）	背景及连接未来道路的计划	最新进展	现场图片
1	西九龙走廊近钦州街的闲置天桥（路政署结构编号：K54）	工务司署[1]	1988 年建成 1998 年停用（22 年）	● 于 1988 年完工后曾开放使用。其后政府更改附近一带的土地发展计划并兴建了富昌邨，该行车天桥因而于 1998 年停用，并保留至今。 ● 该位置一带的现有道路已足够应付交通需求。运输署正与路政署商讨有关事涉天桥支路的清拆工程以腾空地方作其他用途。	正在规划	
2a	沙田青沙公路（即 T3 号主干路）的预留天桥接驳口（路政署结构编号：N990，N993）	土拓署	2008 年（12 年）	● 政府于 1970 年代后期已规划 T4 号主干路（「T4」）为沙田区内道路网络的一部分。该些接驳口均是预留作日后连接 T4 之用。 ● 2006 年，土拓署按照相关法例为 T4 工程计划刊宪时收到约 800 份公众意见，主要关注工程的必要性、道路走线，以及对环境景观、风水和楼价的影响等。2007 年，沙田区议会交通及运输委员会（「沙田交委会」）动议要求政府搁置计划，政府遂决定重新审视 T4 号主干路的计划。 ● 土拓署在 2016 年展开的沙田主要道路交通检讨研究认为有需要兴建 T4。2018 年，土拓署向沙田交委会汇报 T4 的优化方案和推展工程计划。区议会同意土拓署推行 T4 的工作。土拓署已于同年 6 月委托了工程顾问进行勘查研究。	正进行勘查研究	
2b	沙田路近曾大屋的预留道路接驳口（路政署结构编号：7SE-C/R62）	拓展署[2]	1984 年（36 年）		正进行勘查研究	
2c	城门隧道公路近蔚景园的预留天桥接驳口（路政署结构编号：N590）	拓展署（注 2）	1990 年（30 年）		正进行勘查研究	

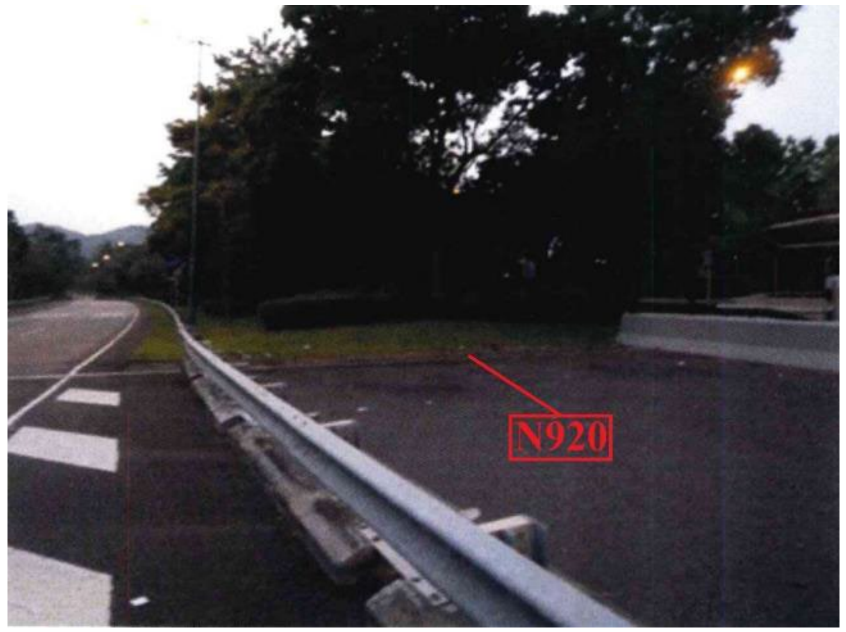
[1] 工务司署于 1982 年分拆成不同的执行部门，当中包括路政署。
[2] 拓展署于 2004 年与土木工程署合并为土木工程拓展署。

运输署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供 关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

编号	闲置天桥或天桥接驳口的位置	负责建造的部门／机构	完成年份（被闲置的年期）	背景及连接未来道路的计划	最新进展	现场图片
3	德士古道荃青交汇处的「断桥」（路政署结构编号：N759）	拓展署（注 2）	1995 年（25 年）	● 1980 年代，政府计划分三个阶段进行德士古道／荃湾绕道交汇处的改善工程，以应付荃湾新市镇及日后填海区发展所带来的交通需求。1992 年完成第一阶段工程后，政府于 1995 年完成第二阶段工程，建造了荃青交汇处及事涉的「断桥」。计划中，该长度约 300 米的「断桥」将于第三阶段工程时连接拟建的行车天桥及其他道路。而每个阶段均为独立项目，各自按发展需要立项。 ● 其后，荃湾填海计划因《保护海港条例》而取消了，令当区预计的人口和交通流量之增长均较预期为低，故政府认为暂无迫切交通需要兴建新路以连接事涉「断桥」。 ● 2016 年 7 月，路政署聘请了顾问就荃湾路及相关路口进行交通检讨。报告显示，荃青交汇处在未来数年将会出现交通挤塞的情况。2017 年第四季，路政署就荃湾路和相关路口的交通检讨和改善计划咨询了荃湾区议会及葵青区议会。期间，有区议员要求将该预留的天桥路段连接德士古地道面，以纾缓荃青交汇处的交通。其后，运输署委托路政署就建议中的天桥连接工程展开研究工作。因此，路政署已将此预留天桥路段连接工程与荃湾路扩建工程一并研究，而相关的勘测工作已于 2019 年 5 月展开。	正进行勘测工作	

附 件

运输署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

编号	闲置天桥或天桥接驳口的位置	负责建造的部门 / 机构	完成年份（被闲置的年期）	背景及连接未来道路的计划	最新进展	现场图片
4a	竹篙湾公路（近北大屿山公路）的预留天桥接驳口 （路政署结构编号：T9C，T9D）	路政署	1997 年 （23 年）	● 该两个接驳口预留作连接规划中的 P1 号道路欣澳段（「P1」）的连接路。 ● 为了满足北大屿山一带的预期交通需求，土拓署建议建造一条与北大屿山公路并行的全新策略性道路 P1 公路。该署计划就大蚝至欣澳段的 P1 公路开展工程研究，当中包括研究将该两个接驳口连接 P1 公路及北大屿山公路的可行性，并会向立法会提交拨款申请。	已有规划	 
4b	竹篙湾公路（近迪欣湖）的预留天桥接驳口 （路政署结构编号：N920）	路政署	2006 年 （14 年）	● 该接驳口预留作连接规划中的青衣至大屿山连接路。 ● 立法会财务委员会于 2018 年 4 月批准进行 11 号干线可行性研究的拨款申请。路政署已展开 11 号干线的可行性研究，一并探讨是否有需要规划青衣至大屿山连接路及相关的交通方案。该研究预计于 2020 年完成。	正在进行可行性研究	

附件

运输署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

编号	闲置天桥或天桥接驳口的位置	负责建造的部门／机构	完成年份（被闲置的年期）	背景及连接未来道路的计划	最新进展	现场图片
5	雅翔道行车天桥近西区海底隧道收费亭的接驳口（路政署结构编号：K131）	拓展署 （注 2）	约 1998 年 （22 年）	● 在西九龙填海计划下，该接驳口预留作连接将来横越西区海底隧道（「西隧」）收费亭的行车天桥。 ● 上述拟议横越西隧收费亭的行车天桥已包括在《西九文化区发展图则》的说明书内，该图则并已于 2013 年根据《城市规划条例》获得核准。当西九文化区的设施逐步落成后，政府会按实际情况，进一步落实兴建连接该接驳口的行车天桥之时间表。	已有规划	
6	油麻地交汇处行车天桥的接驳口（路政署结构编号：K103, K106）	路政署	约 1998 年 （22 年）	● 当年兴建西九龙快速公路及有关干道时，预留了该天桥接驳口以供将来连接中九龙干线。 ● 路政署已于 2017 年 12 月展开了中九龙干线的工程；预计工程将于 2025 年完成。	工程进行中	

运输署、路政署及土木工程拓展署(「土拓署」)所提供
关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

编号	闲置天桥或天桥接驳口的位置	负责建造的部门／机构	完成年份（被闲置的年期）	背景及连接未来道路的计划	最新进展	现场图片
7	城西道行车天桥均益大厦对出的接驳口 （路政署结构编号：H199）	负责建造及营运西区海底隧道的私营企业 （现时由路政署负责维修）	1997 年 （23 年）	● 该接驳口是预留作日后接驳原名为七号干线（后改名为四号干线）的坚尼地城至香港仔段公路。 ● 然而，在策划四号干线期间，无论在解决因填海所引起的法律问题、就走线方案达致社会共识或克服技术困难等各方面都面对相当大的挑战。 ● 政府目前未有兴建四号干线坚尼地城至香港仔段的时间表和具体计划	未有规划	
8	大围车公庙路行车天桥名城对出的两个接驳口 （路政署结构编号：S7B，S7D）	土拓署	2008 年 （12 年）	● 该两个并排的接驳口，是在政府兴建八号干线时建造，预留作连接车公庙路／红梅谷路行车天桥及青沙公路。 ● 然而，2008 年政府就有关工程计划咨询沙田交委会时，因景观及环境等因素，该工程计划得不到议会支持。 ● 2018 年 6 月，土拓署开展了修订后 T4 计划的勘查研究。该署会在该研究中再评估车公庙路／红梅谷路行车天桥的需要，以检讨有关工程的推展计划和时间表。	正进行勘查研究	

运输署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

编号	闲置天桥或天桥接驳口的位置	负责建造的部门／机构	完成年份（被闲置的年期）	背景及连接未来道路的计划	最新进展	现场图片
9	港深西部公路（近青砖围、亦园及福亭村）的数个行车天桥接驳口及一处闲置天桥（路政署结构编号：N964，N965，N969，N970，N970A 及 N971）	路政署	2006 年（14 年）	● 该些接驳口和天桥是预留作接驳洪水桥发展项目的道路及 11 号干线。 ● 土拓署和规划署于 2017 年完成洪水桥新发展区规划和工程研究，并建议沿港深西部公路天桥底兴建一条地面通道，并设有高架连接路接驳该公路现有近青砖围和亦园的接驳口（即 N970、N970A 和 N971）。土拓署会就有关工程进行规划和申请拨款。 ● 此外，立法会财务委员会于 2018 年 4 月通过将 870TH 号工程计划「11 号干线（北大屿山至元朗）」的可行性研究提升为甲级，以进行该工程计划的可行性研究及相关的土地勘测工程。路政署已展开相关研究。	正在进行可行性研究	

运输署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供
关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

编号	闲置天桥或天桥接驳口的位置	负责建造的部门／机构	完成年份（被闲置的年期）	背景及连接未来道路的计划	最新进展	现场图片
10	太子道东近富豪东方酒店对出的两条行车天桥（路政署结构编号：K72，K73）	路政署	1989 年建成 2004 年停用（16 年）	● 两条行车天桥原本连接太子道东和启德机场客运大楼。启德机场关闭后，其客运大楼于 2004 年被拆卸，该两条行车天桥亦变成「断桥」及需暂时封闭。 ● 高架部分较近东面的行车天桥 K72 已纳入「启德发展计划—前北面停机坪第 5A 期基础设施工程」范围内。该工程已于 2016 年 9 月展开，将来该「断桥」会获重新接驳，以配合未来启德发展区道路网络的发展。 ● 至于高架部分较近西面的行车天桥 K73 之重接道路工程，则已被纳入启德发展计划—前北面停机坪第 5B 期基础设施工程。土拓署会向立法会就该工程项目申请拨款。	已有规划	
11	司徒拔道山村台对上的接驳口（路政署结构编号：H119）	工务司署（注 1）	1981 年（39 年）	● 根据分区计划大纲图及发展大纲图则，该接驳口附近的一段司徒拔道已预留空间作将来扩阔道路之用。运输署认为有关接驳口是预留作接驳将来扩阔的道路。 ● 运输署已于 2019 年年初展开研究，以检视扩阔司徒拔道的必要性和推展时间。	未有规划	

运输署、路政署及土木工程拓展署（「土拓署」）所提供 关于闲置天桥和「断桥」的资料之概要

编号	闲置天桥或天桥接驳口的位置	负责建造的部门／机构	完成年份（被闲置的年期）	背景及连接未来道路的计划	最新进展	现场图片
12	大坑道大宝阁门外的接驳口（路政署结构编号：H227）	私人发展商（现时由路政署负责维修）	1984 年（36 年）	● 根据分区计划大纲图及发展大纲图则，该接驳口附近的一段大坑道已预留空间作将来扩阔道路之用。运输署认为有关接驳口是预留作接驳将来扩阔的道路。 ● 运输署已于 2019 年年初展开研究，以检视扩阔大坑道的必要性和推展时间。	未有规划	
13	大潭道近红山广场的接驳口（路政署结构编号：H168）	私人发展商（现时由路政署负责维修）	1983 年（37 年）	运输署会将 81 号干线（包括有关接驳口路段）纳入「跨越 2030 年的铁路及主要干道策略性研究」内，以研究及检视其必要性和推展时间。	未有规划	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

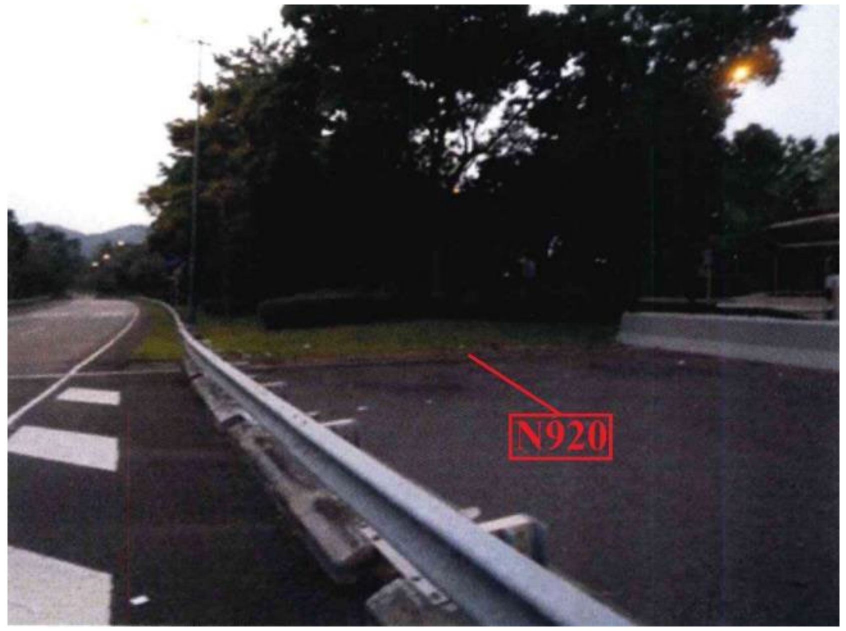
No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
1	Idle flyover near Yen Chow Street on West Kowloon Corridor (HyD Structure No: K54)	Public Works Department ("PWD")[1]	Completed in 1988 Closed in 1998 (22 years)	● Opened to public use in 1988 upon completion. The Government subsequently changed the land development plan in the vicinity and built Fu Cheong Estate. The flyover was thus closed in 1998 but remains in-situ till today. ● Existing roads in the vicinity can cope with the traffic demands. TD is now liaising with HyD to demolish the slip road of the flyover in question so as to release the land for other uses.	Under Planning	
2a	Reserved stub end on Tsing Sha Highway in Sha Tin (*viz* Trunk Road T3) (HyD Structure No: N990, N993)	CEDD	2008 (12 years)	● As early as the late 1970s, the Government already made plans for constructing Trunk Road T4 ("T4") as part of the road network in the Sha Tin district. Those stub ends were reserved for linking with T4 in the future. ● In 2006, CEDD followed relevant legislative requirement to gazette the T4 construction project and received some 800 public views, mainly on the necessity and alignment of the road, and on its impact on the environment, scenery and *fung shui* of the surroundings as well as on property prices. In 2007, the Traffic and Transport Committee under the Sha Tin District Council ("Sha Tin TTC") motioned to shelve the project. The Government subsequently decided to revisit the T4 project. ● The Traffic Review on Major Roads in Sha Tin conducted by CEDD in 2016 found construction of T4 necessary. In 2018, CEDD made a report to the Sha Tin TTC on the enhanced T4 project and its implementation plan. The District Council agreed to the T4 construction. CEDD subsequently appointed a works consultant to conduct investigation study in June that year.	Investigation study in progress	
2b	Reserved stub end near Tsang Tai Uk on Sha Tin Road (HyD Structure No: 7SE-C/R62)	Territory Development Department ("TDD")[2]	1984 (36 years)		Investigation study in progress	
2c	Reserved stub end on Shing Mun Tunnel Road near Scenery Court (HyD Structure No: N590)	TDD (Note 2)	1990 (30 years)		Investigation study in progress	

[1] The Public Works Department was split into several execution departments, including HyD, in 1982.
[2] TDD merged with the Civil Engineering Department to become CEDD in 2004.

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
3	The half-finished flyover at Tsuen Tsing Interchange on Texaco Road (HyD Structure No: N759)	TDD (Note 2)	1995 (25 years)	● In the 1980s, the Government drew up a three-stage improvement plan for the interchange at Texaco Road/Tsuen Wan Bypass to meet the traffic demands arising from the development of the Tsuen Wan New Town and the future reclamation area. Following completion of Stage One in 1992, the Government completed in 1995 Stage Two, during which the half-finished flyover in question and Tsuen Tsing Interchange were constructed. That half-finished section, about 300 metres long, was intended for linking with a proposed flyover and other roads during Stage Three. Each stage of the improvement plan is a stand-alone project, established based on its own development needs. ● Later on, the Tsuen Wan reclamation project was cancelled owing to the Protection of the Harbour Ordinance, resulting in a lower-than-expected growth in population and traffic flow in the district. The Government, therefore, considered there was no urgency to build new roads to link with the half-finished flyover in question. ● In July 2016, HyD engaged a consultant to review the traffic situation on Tsuen Wan Road and the related junctions. The review predicted traffic congestion at the Tsuen Tsing Interchange in the coming years. Then in the fourth quarter of 2017, HyD consulted the Tsuen Wan District Council and Kwai Tsing District Council on the traffic review and improvement plans of the Tsuen Wan Road and the related junctions. During the consultation, some members of the District Councils requested that the reserved flyover section be linked to the ground level of Texaco Road to relieve the traffic at Tsuen Tsing Interchange. TD then commissioned HyD to conduct study on the proposed connection works. Under the circumstance, HyD studied the above proposal alongside the Tsuen Wan Road widening works. Related investigative work already commenced in May 2019.	Investigation in progress	

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
4a	Reserved stub end on Penny's Bay Highway (near North Lantau Highway) (HyD Structure No: T9C, T9D)	HyD	1997 (23 years)	● Two stub ends reserved for linking with the Road P1 Sunny Bay Section ("P1") under planning. ● To cater for the anticipated traffic demand around North Lantau, CEDD proposed the construction of Road P1, a completely new strategic road that runs parallel to North Lantau Highway. The Department planned to launch a study on Road P1 (Tai Ho - Sunny Bay) project, which included a study on the feasibility of linking these two connection points to Road P1 and North Lantau Highway. An application for funding would be submitted to the Legislative Council ("LegCo").	Plan already drawn up	 
4b	Reserved stub end on Penny's Bay Highway (near Inspiration Lake) (HyD Structure No: N920)	HyD	2006 (14 years)	● The stub end was reserved for linking with the planned Tsing Yi- Lantau Link ("TYLL") . ● In April 2018, the LegCo Finance Committee granted the funding approval for the feasibility study on Route 11. HyD had commenced a feasibility study on Route 11, which also looks into the need of planning for TYLL and related road traffic options. The studies are expected to be completed in 2020.	Feasibility study underway	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
5	Stub end on Nga Cheung Road Flyover (near the toll booths of Western Harbour Crossing) (HyD Structure No: K131)	TDD (Note 2)	Around 1998 (22 years)	● Under the West Kowloon Reclamation project, the stub end was reserved for linking with the future flyover crossing over the toll booths of Western Harbour Crossing ("WHC"). ● The above proposed flyover crossing over the toll booths of WHC had already been included in the West Kowloon Cultural District ("WKCD") Development Plan, which was approved in accordance with the Town Planning Ordinance in 2013. With the gradual completion of the facilities at the WKCD, the Government would, depending on actual circumstances, determine further the timetable regarding the construction of a flyover leading to the stub end.	Plan already drawn up	
6	Stub end on the flyover at Yau Ma Tei Interchange (HyD Structure No: K103, K106)	HyD	Around 1998 (22 years)	● While constructing West Kowloon Highway and the related roads back then, the stub end was reserved for linking with the future Central Kowloon Route. ● HyD already commenced the construction of the Central Kowloon Route in December 2017. It is expected to be completed in 2025.	Under construction	

Annex

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
7	Stub end on Shing Sai Road Flyover off Kwan Yick Building (HyD Structure No: H199)	The private enterprise which builds and operates WHC (currently under HyD maintenance)	1997 (23 years)	● The stub end was reserved for linking with the Kennedy Town-Aberdeen section of the original Route 7 (later renamed Route 4). ● Nevertheless, planning for Route 4 met arduous challenges in several aspects such as resolving the legal issues arising from reclamation, reaching a consensus on the alignment and overcoming technical difficulties. ● The Government is yet to draw up a specific timetable and plans for construction of the Kennedy Town-Aberdeen section of Route 4.	Pending planning	
8	Two stub ends off Festival City on Che Kung Miu Road Flyover, Tai Wai (HyD Structure No: S7B, S7D)	CEDD	2008 (12 years)	● The two side-by-side stub ends were reserved when Route 8 was under construction for linking with Che Kung Miu Road/Hung Mui Kuk Road Flyover and Tsing Sha Highway. ● However, when the Government consulted the Sha Tin TTC on the project in 2008, it was not supported due to issues such as surrounding scenery and environmental concerns. ● In June 2018, CEDD commenced the investigation study on the revised T4 project. The Department will re-assess the traffic need of Che Kung Miu Road/Hung Mui Kuk Road Flyover in that study, for reviewing the implementation plan and timetable of the relevant works.	Investigation study in progress	

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

9	Several stub ends and an idle flyover on Kong Sham Western Highway (near Tsing Chuen Wai, Yick Yuen and Fuk Hang Tsuen) (HyD Structure No: N964, N965, N969, N970, N970A and N971)	HyD	2006 (14 years)	● The stub ends and flyovers were reserved for linking with the roads under the Hung Shui Kiu Development Area Project and Route 11 in the future. ● CEDD and the Planning Department completed in 2017 the planning and engineering study of the Hung Shui Kiu New Development Area, and suggested that a ground access be built beneath and along Kong Sham Western Highway Flyover. An elevated linking road would be built to link with the stub end of the Highway near Tsing Tsuen Wai and Yick Yuen (*viz.* N970, N970A and N971). CEDD would make planning and apply for funding in respect of the project. ● Besides, in April 2018, the LegCo Finance Committee passed a proposal to upgrade the feasibility study of the 870TH works project "Route 11 (North Lantau - Yuen Long)" to Category A in order to conduct a feasibility study on the works project and related site investigation work. HyD has begun the study.	Feasibility study underway	

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
10	Two flyovers on Prince Edward Road East off Regal Oriental Hotel (HyD Structure No: K72, K73)	HyD	Completed in 1989 Closed in 2004 (16 years)	● The two flyovers originally served as a link between Prince Edward Road East and the passenger terminal of Kai Tak Airport. Following the closure of the Airport and the subsequent demolition of the terminal in 2004, the two flyovers became idle and were temporarily closed. ● The elevated part of the flyover on the east (i.e. K72) had been included into the Kai Tak Development - Stage 5A Infrastructure Works at the former north apron area, which already commenced in September 2016. The idle flyover will be reconnected to provide support to the future development of the road network in the Kai Tak Development Area. ● The reconnection works of the elevated part of the flyover on the west (i.e. K73) had been included into the Kai Tak Development - Stage 5B Infrastructure Works at the former north apron area. CEDD will apply to LegCo for funding regarding the construction works.	Plan already drawn up	
11	Stub end up Village Terrace on Stubbs Road (HyD Structure No: H119)	PWD (see Note 1)	1981 (39 years)	● According to the outline zoning plans and the outline development plan, a section of Stubbs Road near the stub end has been reserved for future road widening purpose. TD considers that the stub end has been reserved for linking with the widened road in the future. ● TD had commenced a study in early 2019 to examine the necessity of widening Stubbs Road and the implementation schedule.	Pending planning	

Profile of Idle Flyovers and "Bridges to nowhere" Provided by Transport Department ("TD"), Highways Department ("HyD") and Civil Engineering and Development Department ("CEDD")

No.	Location of idle flyovers or stub ends	Construction department or organisation	Year of completion (idle years)	Background and plans for linking with future roads	Latest progress	On-site Photo
12	Stub end outside Trafalgar Court on Tai Hang Road (HyD Structure No: H227)	Private developer (Currently under HyD maintenance)	1984 (36 years)	● According to the outline zoning plans and the outline development plan, a section of Tai Hang Road near the stub end has been reserved for future road widening purpose. TD considers that the stub end has been reserved for linking with the widened road in the future. ● TD had commenced a study in early 2019 to examine the necessity of widening Tai Hang Road and the implementation schedule.	Pending planning	
13	Stub end near Red Hill Plaza on Tai Tam Road (HyD Structure No: H168)	Private developer (Currently under HyD maintenance)	1983 (37 years)	TD included Trunk Road T81 (including the section of the stub end) into the "Strategic Studies on Railways and Major Roads beyond 2030" to examine the necessity of the project and the implementation schedule.	Pending planning	